Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 5 lutego 1938 r. Nr 10.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Mechaniczno - Kolejowy.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY

85.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 19 lipca 1935 r. w sprawie korbowodów i wiązarów wzmocnionych.

W związku z mającą nastąpić dostawą kompletów wzmocnionych korbowodów i wiązarów dla parowozów serii Ok 22 zgodnie z zamówieniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 1.II.35 r. Nr MZ.XIV.522/Uę.1599, zarządzam, aby Dyrekcja niezwłocznie po założeniu wzmocnionego korbowodu lub wiązaru, zgłaszała to Ministerstwu Komunikacji wykazem według poniższego wzoru:
(W rubr. 9 zamieścić adnotację między jakimi osiami wymieniono wiązar i co zrobiono ze zdjętym korbowodem lub wiązarem).

Urwanie się korbowodu lub wiązaru wzmocnionego, należy również zaraz zgłosić Depart. VI Ministerstwa Komunikacji tym samym wykazem, zmniając tylko rubr. „Data wymiany" na „Data urwania" i podając równocześnie w rubr. 9 bliższe określenie, jaka przypuszczalna przyczyna, charakter i struktura złomu.

Do wykazu należy dołączyć szkic uszkodzonego przedmiotu.

Nr MM.II.62/8.

Nr p.	Seria i Nr parowozu	Dyrekcja macierz. parowozu	Gdzie wykonano wymianę	Data wymiany				Uwaga
				korbowodu		wiązaru		
				praw.	lew.	praw.	lew.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

86.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 marca 1930 r. w sprawie utrzymania parowozów z nowymi urządzeniami.

Doszło do wiadomości Ministerstwa, że w jednej z Dyrekcji parowozy zaopatrzone w nowe urządzenia, mające na celu zmniejszenie zużycia paliwa i będące jeszcze w stadium próbnego zastosowania nie były utrzymane w należytym porządku.

Wobec tego Ministerstwo poleca Dyrekcjom roztoczyć specjalny nadzór i kontrolę nad stanem parowozów, zaopatrzonych w nowe urządzenia ulepszające, prace parowozów, jak przyrządy Langera, smoczek Metcalfa, pompy Wortingtona i Dobega, aparaty „Supierior", stokkery itd. Wszystkie części tych parowozów, a zwłaszcza mające wpływ na rozchód paliwa, winny być utrzymywane w największym porządku: sklepienie całe i dobrze ustawione, pierścienie tłoków i suwaków dobrze dopasowane, dymnica szczelnie zamknięta itp. W przeciwnym razie wyniki stosowania wymienionych nowych urządzeń nie mogą być uważane za miarodajne.

Działanie i sprawność nowych urządzeń powinny być stale kontrolowane i w razie zużycia (przepalenia) lub uszkodzenia jakiej części urządzenia, część ta musi być niezwłocznie naprawiona lub zastąpiona nową.

Praca parowozów, zaopatrzonych w te urządzenia powinna być ściśle rejestrowana i porównywana w pracą innych parowozów, będących w podobnych warunkach eksploatacji, tak aby Dyrekcje mogły okresowo lub na specjalne żądanie Ministerstwa każdej chwili przedkładać umotywowaną opinię co do wyników i korzyści stosowania nowych urządzeń na parowozach.

Nr VI.1/3033/30.

87.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1930 r. w sprawie parowozów z nowymi urządzeniami.

W uzupełnieniu zarządzenia z dnia 26 marca rb. Ministerstwo podaje w załączeniu zestawienie nowych urządzeń, ulepszających pracę parowozów i wyzyskanie paliwa, znajdującego się na parowozach Dyrekcji.

Dyrekcje zarządzą kontrolę nad utrzymaniem w należytym stanie i stosowaniem wyżej wymienionych urządzeń. Maszyniści instruktorzy powinni pouczyć drużyny parowozowe co do sposobu użycia przyrządów i dopilnować, aby urządzenia takie, jak aparaty Langera i Superior były rzeczywiście przez drużyny używane, a nie bezczynnie stały na parowozach.

Dyrekcja na podstawie ściśle rejestrowanej pracy parowozów, obserwacji działania i kosztów utrzymania, wymienionych w zestawieniu urządzeń, przedstawi na żądanie Ministerstwa umotywowaną opinię co do osiągniętych wyników i celowości dalszego zakupu i zaopatrywania nowych parowozów w te urządzenia. W razie — jeżeli urządzenia służą do tego samego celu pompy Worthingrona i Dabega, smoczki Metcalfa, Dyrekcje poddadzą którym z nich należy oddać pierwszeństwo.

Nr VI.1/3033/30.

88.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lutego 1935 r. w sprawie rejestracji specjalnych urządzeń i rekonstrukcji.

Zgodnie z przepisami nr M 32 o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych § 1 ustęp (3) przy wykonywaniu napraw nie wolno bez zezwolenia M. K. dokonywać jakichkolwiek zmian w konstrukcji parowozów i tendrów.

Wszelkie zmiany konstrukcyjne, dokonane na parowozach i tendrach na zarządzenie M.K., oraz zastosowane na nich różne urządzenia specjalne jak np. przyrządy „Arczot", Langera, Pyram, Stokery, zasłony Madeyskiego itp. należy zgłaszać do M.K. w/g załączonego wzoru za każdy miesiąc (począwszy od stycznia rb.), w terminie do dnia 15 następnego miesiąca. Zgłoszenie obowiązuje również w przypadku zdjęcia jakiegokolwiek przyrządu z jednego parowozu, lub przeniesienie go na inny.

Zarządzenie MW.II.30.13 z dn. 3/11.1933 r. o przedstawianiu sprawozdań kwartalnych o wykonaniu wzmocnień tendrów, przestaje tym samym obowiązywać.

Nr MM II.80.1.

D. O. K. P.

w ....

Załącznik do okólnika Min. Kom. z dn. 11 lutego 1935 r. Nr M. M. II. 80/.

Wykaz dokonanych rekonstrukcyj w parowozach i tendrach, oraz założonych przyrządów specjalnych w ciągu miesiąca .... 1935 r.

Parowóz		Tender		Wyszczególnienie rekonstrukcji lub założenia specjalnych urządzeń	Miejsce wykonania rekonstrukcji lub założenia specjalnych urządzeń (Dyrekcja lub warsztaty)	Data	Uwagi
seria	numer	seria	numer				

89.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 maja 1931 r. w sprawie sposobu wykonania, magazynowania i zapotrzebowania dysz Langera.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że wobec ukończenia okresu gwarancji na dostarczone dla P.K.P. aparaty Langera, w razie zepsucia dysz tych aparatów, należy je wykonywać w warsztatach głównych Warszawa — Praga. Ministerstwo Komunikacji otrzymało na to upoważnienie od firmy właścicielki patentu.

Ministerstwo Komunikacji załącza 4 rysunki przyrządu do wiercenia otworów w dyszach Langera, oraz rysunek dyszy i złożenie aparatu Langera na par. ser. Ty 23, dostarczone przez firmę. O ile warsztaty uznają, że dla rozwiercenia otworów w dyszach będzie koniecznie potrzebne omawiane urządzenie, to Dyrekcja wystąpi do M. K. o potrzebny kredyt. Jako materiał do dysz mogą służyć wszelkie znajdujące się na rynku gatunki ogniotrwałej stali.

Jednocześnie nadmienia się, że firma obiecała nadesłać wkrótce 15 zapasowych dysz bezpłatnie. Dysze te należy zmagazynować w magazynie Nr 3 na st. Warszawa — Praga celem rozsyłania w/g zapotrzebowania poszczególnych warsztatów lub parowozowni, w/g ogólnie przyjętego porządku za pośrednictwem magazynów filialnych.

O ile zapas tych dysz zmniejszy się w magazynie Nr 3 poniżej 2 (dla każdej serii), należy niezwłocznie wydać zamówienie warsztatom Warszawa — Praga na wykonanie conajmniej 5 takich dysz. Rysunki złożenia aparatów Langera na parowozach ser. Ok. 22, Okl, Ty 23, Os 24 może dostarczyć M. K.. Kształt i wielkość dysz na wszystkie parowozy są jednakowe, lecz kąty pomiędzy kierunkami otworów są różne na różnych seriach, mianowicie dla ser. Ok 1 — 10^0, dla ser. Ty 23 — 17^0, dla ser. Os 24 — 18^0, dla Ok 22 — 19^0.

Firma przyznała P.K.P. prawo także na wykonanie dla wymiany uszkodzonych części składowych do przeróbek blaszanych. Co się zaś tyczy przyrządów rozdzielczych i wentylów trójdrożnych, to wymienne części takowych będą dostarczone przez firmę.

Przesłany rysunek dla serii Ty 23 zechce Dyrekcja zwrócić niezwłocznie celem odbicia go w M. K. w większej ilości egzemplarzy.

Nr. VI/2/5138/31.

90.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 marca 1927 r. w sprawie szczeliwa do dławnic parowozowych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości wszystkich D.O.K.P. niżej przytoczone pismo.

Do Firmy

Szczeliwa Metalowe Haubera:

Powołując się na korespondencję przeprowadzoną z Firmą Ministerstwo Komunikacji zamawia u firmy „Szczeliwa Metalowe Haubera' komplety tego szczeliwa do dławic parowozowych dla 172 parowozów. Zamówienie jest ważne przy zwiększeniu tej ilości do 25%, rozumiejąc termin dostawy w ciągu 1927 r. Ilościowe wykazy parowozów poszczególnych serii, które mają być zaopatrzone w szczeliwo Haubera, oraz potrzebne wymiary podadzą Firmie poszczególne Dyrekcje właścicielki parowozów. Szczeliwo ma być dostarczone do tych warsztatów głównych w których dotyczące parowozy będą naprawiane, a które wskażą dyrekcje macierzyste parowozów. Dyrekcje macierzyste podadzą również terminy dostawy szczeliw. Potrzebne rysunki dławnic odnośnych serii parowozów dostarczy Firmie Ministerstwo Komunikacji lub Dyrekcje.

Zamówienie to wydaje Ministerstwo Komunikacji na warunkach następujących:

1) Firma zorganizuje wyrób tego szczeliwa w Polsce i zamawiane komplety szczeliwa będą wykonane w Polsce.

Firma gwarantuje trwałość pierścieni uszczelniających i sprężynujących na przeciąg 2 lat, zobowiązując się w razie potrzeby, wskutek utraty ścisłości uszczelnienia zamienić takowe bezpłatnie na nowe, nie dopuszczając stosowania podkładek — z tym zastrzeżeniem, że fachowy dozór i normalne smarowanie drążka będą ściśle przestrzegane.

2) Co do innych części składowych szczeliwa Firma gwarantuje na przeciąg jednego roku dobroć użytego do wyrobu szczeliwa materiału z tym, że uszkodzone w tym terminie części składowe z powodu jakiejkolwiek wady w wykonaniu lub materiału zamienia bezpłatnie na nowe.

3) Ceny przyjęte w niniejszym zamówieniu są następujące:

A. za komplet szczeliwa metalowego do jednej dławnicy trzonów tłoków cylindrowych, składających się:

a) z czterech pierścieni komorowych łącznie z zawartymi w nich kompletami pierścieni uszczelniających i sprężynami,
b) z 1 pierścienia podstawowego,
c) 1 miedzianego pierścienia uszczelniającego,
d) 2 śrub naciągowych, ewentualnie zamiast 3 ostatnich pozycyj,
e) 1 pokrywy,
f) 1 pierścienia sprężynowego ze sprężynami dociskowymi.

Wszystko gotowe do wbudowana w kompletach przy następujących średnicach otworów trzonów:

od 60 mm, 65 mm, 70 mm, 75 mm, 80 mm, 85 mm, 90 mm, 95 mm, 100 mm.
złot. 260 — 270 — 280 — 291 — 312 — 330 — 340 — 350 — 360.

Przy zastosowaniu tylko 3 komór z uszczelkami i 1 pierścienia oporowego podług rys. 494 dla serii G_7^1, G_7^2 i średnicy trzona około 50 mm cena złotych 190.

B. Za komplet szczeliwa metalowego do trzonów suwakowych jak wyżej opisano z tą różnicą, że ilość puszek z komórkowymi kompletami uszczelniającymi wynosi 5 kompletów, dla średnic 42 mm złotych 295, oraz dla większych średnic — co każde 5 mm zwiększenia średnicy trzona, cena kompletu jednej dławnicy suwakowej zwiększy się o 10 złotych.

4) Celem zabezpieczenia dotrzymania warunków gwarancji Firma „Szczeliwa Metalowe Haubera" składa w Dyrekcji Kolei Państwowych list gwarancyjny banku, uznanego przez Ministerstwo Komunikacji za miarodajny, na zabezpieczenie dawanej gwarancji na sumę, wynoszącą 10% wartości, otrzymanego zamówienia.

Rachunki za dostarczone szczeliwa przedstawia Firma do opłaty tym dyrekcjom kolejowym, których warsztaty szczeliwo otrzymały.

Wypłata może być w całości uskuteczniona tylko w tym wypadku, gdy firma złoży list gwarancyjny na odpowiednie 10% zabezpieczenia. W przeciwnym razie będzie zatrzymana z wypłaty suma, brakująca do zabezpieczenia tej 10% gwarancji.

O każdym zaszłym wypadku niezdatności do pracy szczeliwa Dyrekcja Kolejowa używająca dany parowóz zawiadamia Firmę „Szczeliwa Metalowe Haubera". O ile w ciągu 10 dni od daty zawiadomienia Firma nie przyśle swego przedstawiciela celem stwierdzenia powodu uszkodzenia, a w ciągu następnych piętnastu dni nie dostarczy w zamian uszkodzonej części nowej, Dyrekcji przysługuje prawo potrącenia odpowiedniej kwoty z należności Firmy podług cen, podanych w ofercie z dnia 13.X.1926 r.

5) Wszelkie spory, mogące wyniknąć przy wykonaniu niniejszego zamówienia rozstrzygane będą przez Sąd Okręgowy w Warszawie.

6) Opłaty stemplowe, związane z niniejszym zamówieniem ponosi Firma, „Szczeliwa Metalowe Haubera".

7) Zamówienie niniejsze w całej rozciągłości ma Firma „Szczeliwa Metalowe Haubera" potwierdzić pisemnie, po czym zamówienie zyskuje moc obowiązującą.

Nr VI.2085/21/27.

91.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 października 1934 r. w sprawie stosowania szczeliw metalowych.

Nadesłane przez poszczególne Dyrekcje sprawozdania o zastosowaniu szczeliw metalowych różnego rodzaju są częściowo niekompletne, a częściowo zawierają opinie o poszczególnych rodzajach szczeliw bardzo rozbieżne.

Jeżeli chodzi o szczeliwa metalowe plastyczne, to na ogół znaczna większość Dyrekcyj przyznaje duże wartości techniczne szczeliwu „Plasticus", a w każdym razie większe, niż innym podobnym szczeliwom, niektóre jednak Dyrekcje opowiadają się wogóle przeciw stosowaniu tych szczeliw, twierdząc, że wobec wysokiej ich ceny straty na materiale, usuwanym przy naprawach i rewizjach okresowych tłoków są bardzo duże.

Twierdzenie to wskazuje, że szczeliwa te, a zwłaszcza „Plasticus" są w tych Dyrekcjach nieprawidłowo używane, przy odpowiednim postępowaniu wyjmowanie szczeliwa „Plasticus" nie powoduje żadnych strat, ponieważ wyjęty materiał może być z powrotem użyty.

Opinie o szczeliwie „Metaloplasticum" są zupełnie rozbieżne od najlepszych do najgorszych, natomiast o szczeliwach „Ideal" i „Metaliwo" większość Dyrekcyj przemilcza, dwie Dyrekcje ganią, a jedna uznaje je za technicznie dobre i nadające się do szerszego zastosowania.

Pomimo zachodzących rozbieżności można jednak na podstawie posiadanego materiału sprawozdawczego dojść do wniosku, że szczeliwo „Plasticus" jest pod względem technicznym zupełnie dobre, a przy tej jego właściwości, że nie twardnieje i po wyjęciu daje się powtórnie użyć, oraz że łączy się dobrze z dokładanym materiałem, szczeliwo to kalkuluje się nawet taniej niż zwykłe szczeliwo konopno-grafitowe.

Natomiast inne szczeliwa podobnych rodzajów wymagają jeszcze dalszych prób celem wyjaśnienia ich wartości technicznych i kosztów.

Mając powyższe na uwadze M. K. poleca Dyrekcjom stosowanie do pary nasyconej oraz do wszelkich dławnic suwakowych zasadniczo szczeliwo „Plasticus" przy równoczesnym dalszym próbnym stosowaniu jednego z pozostałych rodzajów plastycznych szczeliw metalowych ((jak „Ideal", „Metaloplasticum", „Metaliwo" lub t.p.) według uznania Dyrekcji. W związku z tym należy stopniowo zaniechać stosowania szczeliw konopno-grafitowych.

Przy zakupie szczeliwa „Plasticus" należy żądać obniżenia dzisiejszej jego ceny o 10—20 proc.

Przy zakładaniu i używaniu szczeliw plastycznych należy stosować się ściśle do wskazówek i przepisów, wydawanych przez dostawcę odnośnego szczeliwa.

Przechodząc do szczeliw metalowych nieplastycznych należy przedewszystkim zauważyć, że połowa Dyrekcyj w sprawozdaniach swych szczeliwa te zupełnie pominęła, opinie zaś pozostałych Dyrekcyj są rozbieżne.

Gdy jedne Dyrekcje uważają za najlepsze szczeliwo do pary przegrzanej szczeliwo Haubera, twierdząc że uszczelnia dobrze, a koszt

utrzymania jest niewielki, inne podają, że przy szczeliwie tego systemu zużycie trzonów jest bardzo duże, a jedna z Dyrekcyj proponuje nawet w miarę zużywania się szczeliw Haubera przerabiać dławnice z powrotem na szczeliwo Schmidta

Sprawa szczeliw Haubera była już wielokrotnie badana i omawiana również na jednym ze Zjazdów technicznych Inżynierów Wydziałów Mechanicznych, i do niedawna powszechna opinia była dodatnia, przy czym jako zaletę ich podnoszono małe zużywanie się trzonów tłokowych. Jeżeli obecnie w pewnych wypadkach trzony zużywają się szybko, to należałoby zbadać przyczyny tego zjawiska. Jedną z przyczyn może być niedostateczne smarowanie trzonów, albo też stosowanie uszczelek z nieodpowiedniego materiału.

Z posiadanych przez M. K. danych można sądzić, że niektóre warsztaty kolejowe wykonywują uszczelki i inne części składowe szczeliwa Haubera we własnym zakresie, co sprawia, że części te wykonane są z nieodpowiedniego materiału (dowody tego znajdują się w M. K.), a ponadto sprzeciwia się to obowiązującym przepisom patentowym, wobec czego wyroby tych części w warsztatach kolejowych należy bezwzględnie zaniechać.

Szczeliwo Haubera należy nadal uważać jako normalne szczeliwo do dławic cylindrowych przy parze przegrzanej.

Nr MW.II.254/14.

92.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 marca 1930 r. w sprawie szczeliw metalowych Haubera.

Wobec reklamacyj zgłoszonych przez firmę: „Szczeliwa metalowe inż. Hauber i Farbas", Ministerstwo Komunikacji przypomina, że zobowiązanie do wymiany w okresie gwarancyjnym pierścieni uszczelniających i sprężynujących szczeliw metalowych Haubera oparte jest na wstępie warunków dostawych z dnia 4 marca 1927 r. Nr VI.2085/21/27, który brzmi: „Firma gwarantuje trwałość pierścieni uszczelniających i sprężynujących na przecią 2 lat, zobowiązując się w razie potrzeby wskutek utraty ścisłości uszczelnienia zamienić takowe bezpłatnie na nowe, nie dopuszczając stosowania podkładek z tym zastrzeżeniem, że fachowy dozór i normalne smarowanie drążka będzie ściśle przestrzegane".

Pod „utratą ścisłości uszczelnienia: należy rozumieć niedostateczne uszczelnienie, powstające w okresie gwarancyjnym pomimo nadpiłowania końców odcinków pierścieni uszczelniających lub końców pierścieni sprężynujących, gdyż „fachowy dozór" nie powinien dopuszczać do wzajemnego dotyku końców celem utrzymania luzu umożliwiającego pierścieniom sprężynującym (nasuwnym) wywarcie nacisku na pierscień uszczelniający przylegający do trzona.

Zgodnie z powyższą interpretacją umowy w 2-letnim okresie gwarancyjnym należy się zwracać do firmy o bezpłatną wymianę pierścieni uszczelniających i sprężynujących w przypadkach, gdy:

1) pomimo stosowania powyższych zabiegów i normalnego smarowania drążków powstaje nieścisłość uszczelnienia;

2) wskutek wytarcia się w tym okresie, szerokość pierścieni uszczelniających zmniejsza do wymiarów nie dozwalających na dalsze użycie uszczelek;

3) nastąpiło pęknięcie lub złamanie pierścieni uszczelniających lub sprężynujących.

Wymiana pozostałych części szczeliwa w jednorocznym okresie gwarancyjnym przewidziana jest w punkcie (2) wymienionych warunków dostawy: „Co do innych części składowych szczeliwa Firma gwarantuje na przeciąg jednego roku dobroć użytego do wyrobu szczeliw materiału z tym, że uszkodzone w tym terminie części składowe z powodu jakiejkolwiek wady w wykonaniu lub materiału zamienia bezpłatnie na nowe".

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji w myśl pisma MM.II.77/3 z dnia 9.IV.1935 r. ściśle przestrzegać kilkakrotnie już wydany zakaz wyrabiania w warsztatach P.K.P. części patentowych szczeliwa Haubera i przy niniejszym przesyła nowy cennik szczeliw metalowych Haubera, który należy stosować do wszystkich dostaw, dokonanych po dniu 1.IV.1936 r. bez względu na datę zamówienia.

Nr MM.II 116/8.

93.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 października 1936 r. w sprawie stosowania szczeliw metalowych do sprężarek hamulcowych.

Obserwacja pracy powietrznych sprężarek hamulcowych na parowozach P.K.P. wykazuje, iż działanie uszczelniające szczeliw miękkich nie zawsze jest zadawalniające, wobec powyższego M. K. podaje do wiadomości, że do cylindrów powietrznych sprężarek hamulcowych można zastosować szczeliwo metalowe Haubera.

Nr MM II.116/37.

94.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 listopada 1928 r. w sprawie rusztów płytkowych.

Zgodnie z uchwałą II-go Zjazdu Technicznego Inżynierów Wydziałów Mechanicznych,

Dyrekcja Warszawska i Katowicka przeprowadziły próby z rusztami płytkowymi, wyrabianymi przez Zakłady „Silesia" w Nowej Wsi na G. Śląsku.

W Dyrekcji Warszawskiej ruszta płytkowe zainstalowano na 14 parowozach przetokowych, w Dyrekcji Katowickiej ruszta te próbowano kolejno na 31 parowozach różnych seryj.

W Dyrekcji Warszawskiej stwierdzono, iż w jednakowych warunkach pracy procentowe zużycie rusztów zwykłych i płytkowych mało różni się od siebie. Mając jednak na uwadze, że 1 m² rusztów zwyczajnych waży 300 — 450 kg. 1 m² zaś rusztów płytkowych około 180 kg, okazuje się, że przy jednorazowym procentowym zużyciu, zużycie absolutne dla rusztów płytkowych jest 1,8 — 2,4 razy mniejsze niż dla rusztów zwyczajnych.

W Dyrekcji Katowickiej ustalono, iż zużycie rusztów zwykłych wynosi na 1000 parowozo - kilometrów 8,9 kg, rusztów płytkowych — 3,03 kg. Przy tym, Dyrekcja Warszawska zauważyła, iż maszyniści stwierdzają mniejsze straty popielnikowe przy rusztach płytkowych, co jest zrozumiałe wobec tego, że obstalowane ruszty o przedświtach 8 mm. (z dodatkowymi otworami dla załapywania rusztów hakiem). Dyrekcja Katowicka stwierdza, że przepalanie płytek nie ma miejsca, natomiast zaobserwowano pęknięcie w grzbietach, czym się tłumaczy większe zużycie rusztów przy przenoszeniu ich z parowozu na parowóz. Co się tyczy usuwania żużli i szlaki, to nie zachodzą żadne trudności pod tym względem i żużle dają się usuwać nie gorzej niż przy rusztach starego systemu.

Z powyższego wynika, że stosowanie rusztów płytkowych daje pewne korzyści. Kwestia ich kalkulowania się zależy od stosunku ceny ich od ceny rusztów zwykłych.

Wobec tego, Ministerstwo rekomenduje Dyrekcjom przeprowadzenie na szerszą skalę prób porównawczych z rusztami płytkowymi.

Ruszta te należy próbować w ilości conajmniej 15 kompletów, zakładają je grupami po 5 kompletów na parowóz różnych serii, przy czym pożądane jest wybierać serie parowozów z różnego rodzaju pracy np. osobowe, towarowe, przetokowe lub towarowe dalekobieżne, bliskie i przetokowe.

Bliższych szczegółów co do zakupu i zastosowania rusztów płytkowych Dyrekcje w razie potrzeby mogą zasięgać w Dyrekcji Warszawskiej i Katowickiej.

Zakupu rusztów, należy dokonywać przez D.K.P. w Katowicach i żądać od Zakładów „Silesia" obniżenia ceny, aby użycie rusztów płytkowych przy mniejszym ich zużywaniu się wypadło nie drożej, niż zużywanie zwyczajnych.

Na próby z rusztami płytkowymi Ministerstwo nie będzie przydzielać żadnych kredytów dodatkowych, zakup tych rusztów winien być pokryty z kredytów przydzielanych Dyrekcji na naprawę parowozów.

Dyrekcje podadzą do Ministerstwa, czy i w jakiej ilości zamówią ruszta płytkowe.

Dyrekcji Warszawskiej poleca się zainstalować ruszta płytkowe na większej niż dotychczas ilości parowozów, na większej ilości serii i przeprowadzić próby na parowozach pociągowych w innej, niż wymieniona w piśmie Dyrekcji Nr II-20212, parowozowni.

Nr VI/13376/20/28.

95.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 września 1929 r. w sprawie zakupu rusztów „Titan".

Na skutek polecenia Ministerstwa pismem Nr VI. 16607/20/28 z dnia 5.I1929 r. Dyrekcje Wileńska, Katowicka, Krakowska, Lwowska i Stanisławowska nadesłały do Ministerstwa sprawozdanie o wynikach zastosowania na parowozach rusztów z wywrotkami syst. „Titan".

Z tych sprawozdań wynika, że zaletą rusztów Titan przedewszystkim jest ułatwienie oczyszczenia paleniska, które przy tych rusztach trwa o połowę krócej niż przy zwykłych i wymaga od drużyn parowozowych znacznie mniejszego wysiłku fizycznego. Zmniejsza się również czas trzymania otworem drzwiczek paleniskowych, co powoduje zmniejszenie się ilości wypadków lania płomieniówek i zespórek.

Ułatwienie pracy drużyn zachęca je do częstszego czyszczenia paleniska. Pewne nieznaczne zmniejszenie rozchodu paliwa dzięki stosowaniu rusztów Titana stwierdzono tylko w Dyrekcjach Krakowskiej i Stanisławowskiej.

Pod względem trwałości ruszty „Titan" wytrzymują 2 — 4 razy dłuższy czas służby niż zwykłe. Z powodu jednak wysokiej ceny koszt utrzymania ich jest większy niż zwykłych. Również i koszt wymiany ich jest większy od kosztów wymiany zwykłego rusztu, ze względu na bardziej skomplikowaną konstrukcję.

Zważywszy jednak ułatwienie pracy drużyn parowozowych Dyrekcje uważają za pożądane stopniowe rozszerzenie zastosowania rusztów Titan na parowozach i zgłosiły zapotrzebowanie na zakup pewnej ilości kompletów rusztów i części zapasowych do nich.

Wobec tego Ministerstwo Komunikacji zezwala Dyrekcjom, o ile uznają to za pożądane, na zakup we własnym zakresie nowych kompletów rusztów Titan i części zapasowych, potrzebnych do wykorzystania posiadanych już kompletów. Ilość kompletów i części zapasowych do zakupu Dyrekcje określą same na podstawie własnej kalkulacji i potrzeby.

Dom Handlowy A. Gantz w Warszawie, Przeskok 2, który ma licencje na sprzedaż rusztów „Titan" w Polsce, na zapytanie podał obecną cenę rusztów na 2.35 zł od 1 kg odlewu.

Przy zakupie rusztów żądać, aby firma A. Gantz dała gwarancję, że ruszta wykonano w fabrykach krajowych.

Wymiany rusztów zwykłych na ruszta Titana, należy dokonywać podczas głównej lub średniej naprawy parowozów. Koszta zakupu i ustawienia rusztów „Titan" na parowozach, winny być pokrywane z kredytów, przydzielonych Dyrekcji na dział 2, rodz. 5 § 3, poz. 1a (Koszta naprawy parowozów).

Nr VI.12034/20/29.

96.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 czerwca 1932 r. w sprawie wyznaczania drużyn parowozowych do prowadzenia pociągów na szlakach poza odcinkami stałej pracy.

Zdarzają się często wypadki użycia w służbie drużyn parowozowych jednego Okręgu Dyrekcyjnego w okręgu drugiej względnie sąsiedniej Dyrekcji przy czym jednak nie zawsze bierze się pod uwagę, że odnośna drużyna a szczególnie kierownik parowozu prowadzi po raz pierwszy pociąg na danym odcinku.

Brak znajomości terenu, miejsca ustawienia stałych sygnałów, sytuacji stacji i warunków lokalnych jest często przyczyną wypadków — przesłuchane zaś w charakterze winnych drużyny parowozów usprawiedliwiają się tym, że teren szlaku i stacji był im zupełnie nieznany.

Aby w przyszłości nie dopuścić do podobnych tłómaczeń się, a tym samym drużyny parowozowe uczynić w pełni odpowiedzialnymi za należyte i ścisłe wykonanie obowiązujących przepisów zarządza Ministerstwo Kolei Żelaznych:

1) drużyna parowozowa względnie kierownik parowozu może być wyznaczony do służby na odcinek poza terenem stałej pracy tylko pod tym warunkiem, iż stwierdzi on własnoręcznym podpisem, że odnośny szlak jest mu w zupełności znany i że jest w zupełności obznajmiony z sygnałami dziennymi i nocnymi;

2) dla osiągnięcia koniecznej znajomości szlaku poza odcinkami stałej pracy lub w obecnej Dyrekcji Kolejowej w obrębie której jeżdżą stale drużyny parowozowe, sprawdzą Dyrekcje powyższe periodycznymi jazdami pojedyńczych drużyn pod dozorem maszynisty - instruktora, który udziela drużynie koniecznych wskazówek i wyjaśnień. Potrzebne wewnętrzne zarządzenia wydadzą Dyrekcje niezwłocznie po wzajemnym porozumieniu się.

Nr IV/5319/16.

97.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 stycznia 1936 r. w sprawie wyznaczenia maszynistów do prowadzenia pociągów osobowych.

Jedną z bezpośrednich przyczyn poważnej katastrofy jaka wydarzyła się w roku bieżącym na P.K.P. było, że do prowadzenia pociągu osobowego użyty był maszynista, przeniesiony z innej parowozowni, który wprawdzie posiadał wieloletnią praktykę, lecz z powodu braku dostatecznej inteligencji, sumienności i zmysłu orientacyjnego używany był poprzednio wyłącznie do prowadzenia pociągów towarowych i na manewrach.

Zwracając na powyższe uwagę, zarządzam by do prowadzenia pociągów pasażerskich wyznaczani byli maszyniści, najbardziej godni zaufania, odznaczający się sumiennością, bystrością, szybką orientacją i dokładną znajomością warunków ruchu tych pociągów.

Na fakt posiadania tych kwalifikacyj należy zwracać uwagę przy przenoszeniu maszynistów do parowozowni której przydzielone są wyłącznie lub przeważnie pociągi pasażerskie.

Kandydat na maszynistę pociągów pasażerskich powinien oprócz kilkuletniej praktyki jako maszynista pociągów towarowych posiadać przynajmniej kilkumiesięczną praktykę jako pomocnik maszynisty pociągu pasażerskiego, a poza tym, przed wyznaczeniem go do samodzielnego prowadzenia pociągów pasażerskich, powinien odbyć kilka jazd tymi pociągami, jako maszynista w czasie których Naczelnik Oddziału, jego zastępca lub Kontroler Mechan. powinien sprawdzić czy kandydat posiada wymagane kwalifikacje.

Nr MM. II. 119/1.

98.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 marca 1936 r.. w sprawie wypadków z powodu nieprzestrzegania przepisów bezpieczeństwa.

Na szlaku Warszawa - Główna, Warszawa-Wschodnia miał miejsce wypadek, gdzie maszynista jadąc wychylony z okna budki parowozu, uderzył głową o tarczę ostarzegawczą.

Aby zmniejszyć ilość podobnych wypadków, Dyrekcja zarządza by Naczelnicy odnośnych jednostek służbowych w drodze ustnych pouczeń i okólników służbowych, w sposób najbardziej skuteczny zwrócili uwagę na skutki lekceważenia przepisów bezpieczeństwa.

Pouczać należy w pierwszym rzędzie drużyny parowozowe, wśród których notują się wypadki okaleczenia z powodu wychylania się poza skrajnię.

Nr MM.I.25/1.

99.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 maja 1936 r. w sprawie dojeżdżania parowozów do składów pociągów.

W ciągu ostatniego roku zdarzyło się kilka wypadków zranienia podróżnych i pracowników kolejowych, spowodowanych zbyt silnym dojechaniem parowozu do składu pociągu osobowego.

Ponieważ przeprowadzone dochodzenia wykazały, że winę tych wypadków ponoszą maszyniści, Dyrekcja wyda podległym drużynom parowozowym nakaz ostrożnego dojeżdżania do składów pociągów.

Nakaz ten powinien być oparty na dotychczasowych zarządzeniach, wydanych przez Dyrekcję, oraz na odpowiednich postanowieniach „Przepisów Ruchu" i zawierać następujące wskazówki:

1. Dojeżdżając do wagonu lub składu z pasażenami, drużyna parowozowa powinna zachować wyjątkową ostrożność i mieć na uwadze, że zetknięcie się parowozu z wagonem nie powinno być odczuwane przez pasażerów. Maszynista obowiązany jest regulować szybkość dojazdu tak, aby parowóz mógł się zatrzymać w chwili zetknięcia zderzaków parowozu i pierwszego wagonu składu bez jakiegokolwiek uderzenia.

2. Drużyna parowozowa powinna orientować się, gdzie znajduje się pierwszy wagon składu, do którego parowóz dojeżdża, a jeżeli miejsce dojazdu jest zdala niewidoczne, to należy zachować wyjątkową ostrożność. Niezależnie od tego należy przestrzegać, zgodnie z § 33 J(4) Przepisów Ruchu, aby obok wagonu, do którego się dojeżdża w porze, gdy jest ciemno stał pracownik ze świecącą się latarką ręczną.

3. Pomocnik maszynisty obowiązany jest uprzednio tak unormować swoją pracę, aby mógł w okresie dojazdu pomagać bez przeszkód maszyniście przy ocenianiu malejącej odległości od punktu dojazdu.

W związku z bezpieczeństwem podróżnych, należy również ściśle przestrzegać postanowień § 33 F(3) i (14) Przepisów Ruchu.

Równocześnie Dyrekcja zarządza, aby maszyniści - instruktorzy podczas okresowych pouczeń na stacjach, zwracali baczną uwagę na dojeżdżanie parowozów do składów.

O Wydanych, w związku z omówioną sprawą, zarządzeniach Dyrekcje zawiadomią M. K., przesyłając odpisy wydanych zarządzeń.

Nr MM.II.119/3.

100.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 kwietnia 1933 r. w sprawie opłat za dozór nad kotłami.

Na podstawie rozporządzenia z dnia 10.IV. 1922 r. (Dz. Urz. MKŻ. Nr 22 z 10/VII.22, poz. 36) i z dnia 30/IV 1924 r. Nr 7251/20/24 (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 8 z dn. 20.V. 1924 r.), Ministerstwo Komunikacji poleca, poczynając od dnia 1 kwietnia 1933 roku pobierać za wykonywanie dozoru nad kotłami właścicieli prywatnych, podlegającymi dozorowi władz kolejowych, następujące opłaty roczne od każdego kotła parowego:

Powierzchni ogrzewanej do 2 m²	40 zł
„ „ ponad 2 do 20 m²	65 „
„ „ „ 20 do 50 m²	80 „
„ „ „ 50 do 100 m²	105 „
„ „ „ 100 do 200 m²	145 „
za każde dalsze 100 m² lub ich część	45 „

Dochód z tych opłat należy zarachowywać na Dz. 2, Rozdz. 2 § 5, poz. 3.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 2/IX 1924 r. Nr VI. 12677/20/24 z dnia 14/XII-1929 r. Nr VI/17916/1/29 z dniem 1-go kwietnia rb. traci moc obowiązującą.

Wobec tego, że w jednej z Dyrekcyj zaszła wątpliwość, czy należy pobierać opłaty za kotły nieczynne, Ministerstwo Komunikacji przypomina, że w tej sprawie należy się kierować §§ 2, 3 i 4 Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 2/XII. 1921 r. (Dz. U. R. P. 1921 Nr 103 z 1921 r. poz. 746), które głoszą:

§ 2. Opłaty za dozór kotłów pobiera się zgóry za rok kalendarzowy, niezależnie od tego, czy dany kocioł będzie czynny cały rok, lub krócej. Kotły, które mają być cały rok nieczynne, o ile właściciele ich zawiadomią o tym organa dozoru do dnia 31 grudnia będą wolne od opłaty.

§ 3. Opłaty za dozór kotłów obowiązany jest wnosić ten, w którego władaniu znajduje się kocioł w dniu 1-go stycznia. Od kotłów, zgłoszonych przed 31 grudnia jako nieczynne w myśl § 2, a których używanie w ciągu roku okaże się koniecznem, władający nimi powinien o tym przed rozpoczęciem używania kotła zawiadomić organa dozoru kotłów i wnieść należną opłatę zaraz po otrzymaniu weznania.

Kotły, które zgłoszono jako nieczynne, mogą być opieczętowane.

§ 4. Niezależnie od opłat w § 1 wymienionych, pobiera się opłaty:

a) za odbiór techinczny kotła w myśl § 16 przepisów z dnia 8-go listopada 1921 r. przy jego ustanowieniu;

b) za stracony czas i przejazdy z powodu bądź nieprzygotownia kotła do rewizji i próby, bądź z potrzeby wykonywania ponownych prób i rewizji z powodu złych wyników prób i rewizji wykonywanych w ustanowionym przepisowo terminie;

c) za rewizje i próby oddzielne, wykonywane na żądanie właściciela kotła w terminie przez niego wskazanym; i

d) nadzwyczajne rewizje i próby kotła, jakie się okażą konieczne z powodu

uszkodzenia kotła przez pożar kotłowni, lub inny wypadek.

Wysokość opłat za wymienione rewizje i próby pod a) nie może przenosić półtorakrotnej opłaty rocznej, należnej za dozór danego kotła, zaś za każde z pozostałych — jednokrotnej.

Kotły, od których pobrano opłatę za odbiór techniczny w tym samym roku kalendarzowym, są wolne od opłaty za dozór.

Poza wypadkami, wskazanymi w powyżej przytoczonych trzech §§ Rozporz. M. P. i H., żadnych dodatkowych opłat za dozór nad kotłami pobierać nie należy.

Natomiast opłaty za dozór nad kotłami czynnymi należy pobierać co rok, niezależnie od tego, czy w danym roku przypada rewizja kotła czy nie.

Za dozór nad kotłami parowozów, wynajętych innym władzom, lub osobom prywatnym, osobnych opłat pobierać nie należy, gdyż są one ujęte w czynszu najmu.

Zarządzenie niniejsze ukaże się w najbliższym numerze Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

Równocześnie odwołuje się zarządzenie Nr VI. 155/3 z dnia 17/II 1933 r.

Nr MM. IV. 155/1.

101.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 czerwca 1935 r. w sprawie urzędowego dozoru nad kotłami parowymi.

Ponieważ rozporządzenie w sprawie urzędowego dozoru nad kotłami parowozowymi, oraz ustawianemi w wagonach kolejowych na P. K. P. są niejednakowo interpretowane przez Dyrekcje O. K. P., na skutek czego istnieją poważne rozbieżności przy wyznaczaniu osób upoważnionych do sprawowania tych czynności, Ministerstwo Komunikacji, nie zmieniając w niczym Rozporz. Ministra Kolei Żel. z dnia 27/IV-1922 r. Nr VI. 6051/26/22 (Dz. Urz. M.K.Ż. Nr 16 z 1922 r.), zarządza jak następuje:

1. Bezpośredni urzędowy dozór nad wyżej wymienionymi kotłami, powinien być w zasadzie powierzany tylko osobom z ukończonym wyższym wykształceniem technicznym w kraju i W. M. Gdańsku, lub z dyplomem nostryfikowanym w Uczelni krajowej. Odchylenia od tej zasady, umieszczone są w punkcie czwartym.

2. Wymienione wyżej pod 1 osoby, którym powierzono bezpośredni urzędowy dozór nad kotłami, muszą posiadać:

a) Dokładną znajomość wszelkich obowiązujących ustaw i rozporządzeń w sprawach kotłów parowych, wydanych tak przez Ministerstwo Komunikacji, jakoteż Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

b) Teoretyczne i praktyczne wiadomości z zakresu budowy, instalacji i napraw kotłów parowych.

c) Kilkoletnią praktykę warsztatową w oddziale napraw parowozów, z tego conajmniej jednoroczną praktyką w dziale kotlarskim.

3. Zależnie od zakresu uprawnień, ustanawia się trzy kategorie osób, upoważnionych do sprawowania bezpośredniego urzędowego dozoru nad kotłami:

a) Do pierwszej kategorii należą osoby, upoważnione do wykonywania bezpośredniego urzędowego dozoru nad kotłami w pełnym zakresie, tj. do przeprowadzania rewizji wewnętrznych, zewnętrznych i prób wodnych. Upoważnienia tej kategorii powinni w zasadzie mieć: Zastępcy Naczelników Służby Mechanicznej, Kierownicy Działów Parowozowych, Kierownicy Działów Technicznych, Naczelnicy Warsztatów Głównych i Kierownicy samodzielnych Działów Kotlarskich Warsztatów Głównych, jeżeli odpowiadają wymaganiom punktu pierwszego i drugiego.

b) Do drugiej kategorii należą osoby upoważnione do wykonywania bezpośredniego urzędowego dozoru nad kotłami w ograniczonym zakresie, tj. do przeprowadzania rewizji wewnętrznych i zewnętrznych, bez prawa przeprowadzania prób wodnych. Upoważnienia tej kategorii powinni w zasadzie mieć: Naczelnicy Oddziałów Mechanicznych, ich Zastępcy i Zastępcy Naczelników Warsztatów Głównych I kl., jeżeli odpowiadają wymaganiom punktu pierwszego i drugiego.

c) Do trzeciej kategorii należą osoby upoważnione do przeprowadzania tylko rewizji zewnętrznych kotłów parowych. Upoważnienia tej kategorii mogą mieć: Kontrol Oddz. Mechan., Naczelnicy Parowozowni Głównych I i II kl. i Kierownicy Działu napraw parowozów w Warsztatach Głównych, w których niema samodzielnego działu kotlarskiego, jeżeli odpowiadają wymaganiom punktu pierwszego i drugiego. Wreszcie osoby wyszczególnione w punkcie czwartym, za specjalnym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

4. W razie braku odpowiednich osób z wyższemi studiami technicznymi, mogą za osobnem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, otrzymać upoważnienie do przeprowadzania rewizji zewnętrznych, tj. otrzymać uprawnienia kategorii trzeciej, także osoby posiadające następujące kwalifikacje:

a) Ukończoną średnią szkołę techniczną krajową, lub szkołę uznaną za równorzędną;

b) Dokładną znajomość wszelkich obowiązujących ustaw i rozporządzeń w sprawach kotłów parowych, wydanych tak przez Ministerstwo Komunikacji, jakoteż przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

c) Teoretyczne i praktyczne wiadomości z zakresu budowy, instalacji i napraw kotłów parowych;

d) Pięcioletnią praktykę w Warsztatach Głównych, jako zawiadowca sekcji Działu Kotlarskiego, lub conajmniej dziesięcioletnią praktykę jako samodzielny Naczelnik Parowozowni Głównej najmniej II kl, lub Zastępca Naczelnika Parowozowni Głównej I kl.

5. Dyrekcje O. K. P., które zmuszone będą powierzyć urzędowy dozór nad kotłami osobom ze średnim wykształceniem technicznym, muszą przedstawić Ministerstwu Komunikacji umotywowany wniosek w tym kierunku, z dołączeniem dowodów na wymagane kwalifikacje, lub odpisy tychże.

6. Ministerstwo Komunikacji może uczynić odstępstwo od wymagań punktu drugiego lit. c) i czwartego lit. d), w wypadku zasługującym na to i w razie koniecznej potrzeby.

7. Każda osoba, której powierzony został urzędowy dozór nad kotłami, nie może pominąć niczego, coby mogło przyczynić się do zapewnienia bezpieczeństwa podczas pracy kotła i jest osobiście odpowiedzialna przed Władzami P. K. P. za sumienne spełnianie swoich obowiązków i zgodne z obowiązującymi przepisami. Ponadto odpowiada według właściwych artykułów obowiązującego prawa ogólnego.

8. Przy wyznaczaniu osób upoważnionych do wykonywania urzędowego dozoru nad kotłami stałymi, należy, uwzględniając Rozporz. Min. Przemysłu i Handlu z dnia 8/XI 1921 r. (Dz. Urz. R. P. Nr 103, poz. 744) i Rozporz. Min. Przemysłu i Handlu w porozumieniu z M. K. Ż. z dn. 10 kwietnia 1922 r. (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr 22, poz. 36 z 1922 r.), brać pod uwagę tylko inżynierów z akademickim wykształceniem, którzy sprawowali lub sprawują przynajmniej od dwu lat bezpośredni urzędowy dozór nad kotłami, podlegającymi Rozporz. Ministra Kol. Żel. z dn. 27/IV 1922 r. Nr VI. 6051/26/22 (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr 16 z 1922 r.). Zależnie od zakresu uprawnień, inżynierowie ci podlegają również podziałowi na kategorie, w myśl p. 3 niniejszego zarządzenia.

9. Dyrekcje OKP. podadzą do wiadomości Ministerstwa Komunikacji wykaz osób, którym w myśl niniejszego zarządzenia powierzony został bezpośredni urzędowy dozór nad kotłami parowozowymi i wagonowymi, oddzielnie według kategorii (wzór Nr 1). Ponadto osobno przedstawią wykaz osób, którym powierzony został bezpośredni dozór nad kotłami stałymi (wzór Nr II).

Jeżeli zaistnieje przypadek, wymieniony w punkcie 5-ym niniejszego zarządzenia, wówczas Dyrekcja O. K. P. po otrzymaniu zezwolenia z Ministerstwa Komunikacji i nadaniu upoważnienia, przedstawi niezwłocznie M. K. wykaz według wzoru Nr III.

O zaszłych zmianach wśród osób upoważnionych do bezpośredniego dozoru nad kotłami, Dyrekcje O. K. P. powiadomią każdorazowo niezwłocznie Ministerstwo Komunikacji, przedstawiając nowy poprawiony wykaz.

10. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 października 1935 r. Z tą datą tracą moc obowiązującą wszystkie rozporządzenia, traktujące o sposobie wykonywania urzędowego dozoru nad kotłmi parowymi, wydane przez Ministerstwo Komunikacji, a niezgodne z niniejszym zarządzeniem.

Nr MM. II. 74/41.

DYREKCJA O. K. P. Wzór Nr 1.

w ....

Nr .... dnia ....

w myśl zarządzenia M K. Nr MM. II.74 41 z dn. 22/VI-1935 r.

W Y K A Z.

osób z wyższem wykształceniem technicznem, którym powierzony został bezpośredni urzędowy nadzór nad kotłami podlegającemi **Rozporz. Min. Kol. Żel.** z dnia 27/IV-1922 r. Nr. VI. 6051/26/22 (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr. 16 z 1922 r.

K a t e g o r i a ....

Nr	Imię i nazwisko	Stanowisko służbowe	Data wydania upoważnienia	Wykształcenie i uczelnia, która wydała dyplom.	Czy posiada warunki punktu drugiego i jakiego?				Uwaga
					a	b	b		
							warszt.	kotlar.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Uwaga: Wypełnić w razie zgłaszania zmian.

Upoważnienie cofnięto:

1) .... dnia .... 193..........

2) .... „ .... 193..........

3) .... „ .... 193..........

Wzór Nr II.

DYREKCJA O. K. P.

w .... dnia ....

Nr ....

W myśl zarządzenia M. K.
Nr MM.II.74.41 z dn. 22.VI.35 r.

W y k a z

osób z wyższym wykształceniem technicznym, którym powierzony został bezpośredni urzędowy dozór nad kotłami podlegającemi Rozporz. Min. Przemysłu i Handlu z dn.8/XI.1921 r. (Dz. Urz. R. P. Nr 103, poz. 744).

Kategoria ....

Nr	Imię i nazwisko	Stanowisko służbowe	Odkąd sprawuje dozór nad kotł. kolejow.	Data wydania upoważnienia	Wykształcenie i uczelnia która wydała dyplom	Czy posiada warunki punktu drugiego i jakie				Uwaga
						a	b	c		
								warszt.	kotlar.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

U w a g a: Wypełnić w razie zgłaszania zmian.
Upoważnienie cofnięto:

1 .... dnia .... 193 ....

2 .... dnia .... 193 ....

3 .... dnia .... 193 ....

Wzór Nr III.

DYREKCJA O. K. P.

w .... dnia ....

Nr ....

W myśl zarządzenia Min. Kom.
Nr MM.II.74.41 z dnia 22.VI.35 r.

Wykaz

osób ze średniem wykształceniem technicznem którym powierzony został bezpośredni urzędowy dozór nad kotłami podlegającemi Rozporz. Min. Kol. Żel. z dn. 27.IV.1922 r. Nr VI.6051/26/22 (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr 16 z 1922 r.)

Kategoria III.

Nr	Imię i nazwisko	Stanowisko służbowe	Data i numer zezwolenia Min. Komunikacji	Data wydania upoważnienia	Wykształcenie i zakład który wydał świadectwo	Czy posiada warunki punktu czwartego i jakie				Uwaga
						b	c	d		
								warszt.	parowoz.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Uwaga: Wypełnić w razie zgłaszania zmian.
Upoważnienie cofnięto:

1 .... dnia .... 193 ......

2 .... dnia .... 193 ......

3 .... dnia .... 193 ......

Wzór Nr IV

.... dnia ....

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w ....
Nr........................

W myśl zarządzenia M. K.
Nr............ z dnia....................

WYKAZ

osób które zostały przez Ministerstwo Komunikacji (Min. Kol. Żel.) upoważnione do sprawowania bezpośredniego urzędowego dozoru nad kotłami na kolejach prywatnych w myśl Rozporządzenia Ministra Kol. Żel. z dnia 27.IV. 1922 r. Nr VI.6051/26 22 Dz.U.M.K. Nr 16 z 1933 r.

Nr	Imię i Nazwisko	Stanowisko służbowe	Upoważnienie Min. Komunikacji		Uwagi
			Data	Nr	
1	2	3	4	5	6

(Format 295 × 210)

102.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1923 r. w sprawie obsługi kotłów w wagonach parnikach.

W ostatnich czasach miały miejsce na kolejach żelaznych kilka wypadków uszkodzenia (spalenia) nowych kotłów wagonów ogrzewczych, otrzymanych z wytwórni krajowych, wskutek obniżenia w nich poziomu wody niżej niż dozwolony.

Podobne wypadki mogą być wywołane nietylko przez niedbalstwo ale również wskutek wyznaczania dla obsługi kotłów ludzi niedostatecznie do tej pracy wykwalifikowanych i nieodpowiadających wymaganiom wskazanym w § 22 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 2 kwietnia 1922 r. Nr VI. 6051/26/22 (Dz Urz. M. K. Ż. Nr 16 1922 r.) na mocy którego do obsługi kotłów parowych winni być wyznaczani pracownicy trzeźwi, pewni, obznajmieni z pracą przy kotle, nie młodsi niż 18 lat i po złożeniu przewidzianego dla nich egzaminu.

Wobec tego Ministerstwo Kolei Żelaznych zwraca uwagę Dyrekcji na wymagania wymienionego wyżej § 22 Rozporządzenia M. Z. K. i poleca:

1) niezwłocznie usunąć od obsługi kotłów parowych ludzi nieegzaminowanych i nieodpowiednich, nadal zaś nie wyznaczać do obsługi kotłów pracowników, którzy nie złożyli przewidzianego egzaminu;

2) ulepszyć szkolenie palaczy i

3) unikać wyznaczania dla obsługi kotłów pracowników, którzy nie odbyli odpowiedniej praktyki pod kierownictwem ludzi biegłych i doświadczonych.

Jednocześnie Ministerstwo Kolei Żelaznych zaznacza, że każdy wypadek spalenia kotła winien być szczegółowo zbadany, a winni pociągani do odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Nr VI/4874/26/27.

103.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 listopada 1937 r. w sprawie dozoru kotłów M. S. Wojsk.

M. Komunikacji na wniosek M. S. Wojsk. przejęło począwszy od dnia 1 stycznia 1937 r. bezpośredni dozór fachowy kotłów parowozowych i wagonowych stanowiących własność M. S. Wojsk.

Porozumienie w tej sprawie między M. K. i M. S. Wojsk. obejmuje następujące główne punkty wytyczne, które będą stanowić podstawę do mającego wyjść przepisu służbowego.

1) Kotły parowozowe i wagonowe, normalne i wąskotorowe Ministerstwa Spraw Wojskowych, wchodzą z dniem 1 stycznia 1927 r. pod bezpośredni dozór fachowy Ministerstwa Komunikacji;

2) Ministerstwo Komunikacji zleci wykonywanie bezpośredniego dozoru fachowego tym Dyrekcjom Kolei, na których terenie odnośny parowóz lub kocioł wagonowy ma swoje stałe miejsce przeznaczenia;

3) D-ca (Kmdt. Kierownik) oddziału lub instytucji wojskowej mającej w posiadaniu tego rodzaju kotły czynne i nieczynne, powinien z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia wycofać je z pod dozoru Stowarzyszenia dozoru kotłów; a zgłosić je do dozoru we właściwej Dyrekcji Kolei w sposób wymagany przez Ministerstwo Komunikacji;

4) Wszystkie postanowienia Przepisów Służbowych M. S. Wojsk P. S. 265—501 mają tu analogiczne zastosowanie z tym, że w paragrafach w których mówi się o Stowarzyszeniu dozoru kotłów rozumieć należy Dyrekcję Kolei; organy kontrolne tychże legitymują się legitymacją osobistą wydaną przez Dyrekcję Kolei (par. 14) a pokrycie wydatków (par. 20) następuje na zasadzie rachunku Dyrekcji Kolei.

Stosownie do powyższego zechcą Dyrekcje porozumieć się z miejscowymi D. O. K. P. i wydać odnośne zarządzenia podwładnym organom. Opłata za dozór nad kotłami Ministerstwa Spraw Wojskowych winna być pobierana w rozmiarze wskazanym zarządzeniami Min. Kom. za dozór kotłów prywatnych.

Od daty wydania powyższego zarządzenia traci moc obowiązującą zarządzenie M. K. Nr VI. 17026/20/26 z dnia 22.XII. 1926 r.

Nr M. M. II. 122/48/37.

104.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1927 r. w sprawie wpisywania daty rew. wewn. kotła.

Wobec poruszonej przez jedną z Dyrekcyj wątpliwości jaką datę należy wpisywać do książki kotłowej jako datę rewizji wewnętrznej, a mianowicie czy datę dokonywanych oględzin, czy też datę próby wodnej, M. K. wyjaśnia, że jako datę rewizji wewnętrznej należy wpisywać do książki kotłowej datę dnia, w którym dokonano szczegółowych wewnętrznych oględzin kotła; wynika to z postanowienia, zawartego w tymczasowych przepisach o naprawie głównej parowozów (ustęp I. 1. str. 2), w myśl którego wynik rewizji wewnętrznej winien być wpisany do książki kotłowej bezpośrednio po dokonanej rewizji, a także wynika z osobnych rubryk książki kotłowej.

Ze względu jednak na to, że termin następnej rewizji wewnętrznej kotła liczy się w myśl

rozp. Ministra Kolei z dn. 27.IV. 1922 r. Nr VI. 6051/26/22 od daty próby wodnej wykonanej przy rewizji wewnętrznej, należy zawsze jako datę ostatniej rewizji wewnętrznej (połączonej z próbą wodną) uważać datę próby wodnej.

Otrzymują wszystkie Dyrekcje K. P. oraz Komisarz Nadz.

Nr VI. 4088/21/27.

105.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 kwietnia 1930 r. w sprawie odwołania rozporządzenia z dnia 17/3.20 r. Nr 613015 o rewizjach kotłowych.

Na podstawie decyzji Pana Ministra z dn. 10/4 br. Min. Kom. odwołuje niniejszym rozporządzenie z dnia 17/3-1920 Nr 613015 w sprawie rewizji kotłowych (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr 3 z dn. 1/4-1920 r.) zezwalające na przesuwanie terminu rewizji wewnętrznych kotłów parowozowych do lat siedmiu, tym samym traci swą moc obowiązującą okólnik M. K. z dnia 20/5 1922 r. Nr VI/7282/22.

W sprawie terminów rewizji kotłów parowozowych obowiązuje wobec tego tylko „Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27/4-1922 r. Nr 6051/26/22 o budowie i ustawianiu kotłów parowozowych i kotłów parowych, ustawianych w wagonach kolejowych, jakoteż o nadzorze nad nimi" (Dz. Urz. M. K. Z. Nr 16 z dn. 10/5-1922) oraz „Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. z dnia 14/6-1923 r. Nr VI/4817/25/23 w przedmiocie zmiany § 20 rozporządzenia z dnia 27/4-1922 Nr VI/6051/26/22 (Dz. Urz. M. K. Ż. Nr 16 z dnia 15/7-1923 r.).

Przesunięcie terminów rewizji wewnętrznych kotłów, dokonane przed wydaniem niniejszego rozporządzenia pozostają w mocy.

Nr VI/2/5114/30.

106.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 sierpnia 1933 r. w sprawie przesuwania terminu rewizji wewn. kotłów parowozowych.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych ukaże się w najbliższym czasie „Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 29 lipca 1933 r. nr M. W. 25/10 w przedmiocie przedłużenia terminu rewizji wewnętrznej kotłów parowozowych".

W związku z tem Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1. W wykonywaniu rewizji zewnętrznej kotła, której wynik ma być w myśl § 3 wspomnianego wyżej rozporządzenia miarodajny dla przesunięcia terminu rewizji wewnętrznej kotła, powinni brać udział oprócz osoby, upoważnionej do wykonywania rewizji kotłów (p. § 4), również przedstawiciel warsztatów głównych i oddziału mechanicznego. W okręgach Dyrekcji, które nie posiadają głównych warsztatów parowozowych może brać udział w Komisji przedstawiciel warsztatu oddziałowego parowozowni głównej. O dokonanej rewizji i jej wyniku powinien być spisany protokół z wnioskiem na przesunięcie terminu rewizji wewnętrznej kotła, który podlega zatwierdzeniu przez Naczelnika Wydziału Mechanicznego przełożonej D. O. K. P. Po zatwierdzeniu wniosku przez Naczelnika Wydziału Mechanicznego należy o przesunięciu terminu rewizji wewn. kotła wpisać adnotację do książki kotłowej z dołączeniem protokółu rewizji. Na kotłach, których rewizję wewnętrzną przesunięto należy umieszczać napis treści następującej: Rewizja wewnętrzna z próbą wodną przesunięta do dnia . . . . . 193 . . r. Napis ten powinien być wykonany czerwoną farbą na otulinie kotła lub na osobnej blaszanej tabliczce i umieszczony na ścianie czołowej kotła obok tabliczki kolejowej § 13 p. 2 rozporządzenia Min. Kol. Żel. z dnia 27.IV. 1922 r. Nr VI 6051/26/22 na której wypisana jest data ostatniej próby wodnej.

2. Przed przystąpieniem do rewizji należy oprócz czynności, wymienionych w § 64 ust. 2 przepisów M. 32, odchylić obowiązkowo otulinę wzdłuż podbrzusza kotła, a przy rewizji zwracać szczególniejszą uwagę na przerdzanienia blach w dolnych częściach kotła.

3. Przesunięcie terminu rewizji wewnętrznej kotła może nastąpić tylko wówczas, gdy wynik rewizji i próby wodnej jest zupełnie zadawalniający i nie budzi żadnych obaw co do bezpiecznej pracy kotła.

4. O dokonanych przesunięciach terminów rewizyj wewnętrznych kotłów parowozowych, oraz o poczynionych przy tym spostrzeżeniach, należy zawiadamiać M. K. co kwartał osobnymi sprawozdaniami z podaniem numerów parowozów i kotłów, oraz okresów czasu, o które terminy rewizyj zostały przesunięte.

Nr MW. II. 25/10.

107.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 października 1933 r. w sprawie terminu rewizji kotłów prywatnych.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr M. W. II/25/10 z dnia 29 lipca 1933 r. (Dz. Urz. M. K. N. 14 z r. 1933, poz. 119) oraz zarządzenie Ministerstwa z dn. 3 sierpnia rb. w sprawie odraczania terminu rewizji wewnętrznej kotłów parowozowych stosuje się również do kotłów parowozów kolei wąskotorwych, zakładów i instytucji postronnych, które to kotły w myśl istniejących przepisów podlegają dozorowi władz P. K. P.

Inicjatywa odroczenia rewizji powinna pochodzić od właścicieli wyżej wskazanych kotłów.

W wykonaniu rewizji zewnętrznej wyżej wskazanych kotłów (w myśl § 1 zarządzenia M. K. z dnia 3/VIII rb.) powinni brać udział: przedstawiciel warsztatów parowozowych danej kolei wąskotorowej, instytucji wzgl. zakładów oraz starszy funkcjonariusz tej kolei wąskotorowej, instytucji wzgl. zakładów, który jest odpowiedzialny za stan parowozów.

Wniosek o odroczeniu rewizji wewnętrznej powinien być zatwierdzony przez Naczelnika Wydziału Mechanicznego właściwej D. O. K. P.

Okres pozostawania parowozu w zapasie w stanie zdatnym do służby lecz nieczynnym powinien być stwierdzony dokumentami lub uczynionymi w czasie właściwym zapisami w formularzach parowozów.

Nr MM. IV. 155/7.

108.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1934 r. w sprawie wykonywania rewizji wewn. kotła przy naprawie średniej.

Wobec wątpliwości, poruszanych przez jedną z Dyrekcyj M. K. wyjaśnia, co następuje:

1. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 29.VII. 1933 r. Nr MW. II. 25/10 w przedmiocie przedłużenia terminu rewizji wewnętrznej kotłów parowozowych (Dz. U. M. K. Nr 14 z r. 1933, poz. 119) dotyczy wyłącznie kotłów parowozów, których łączny postój w zapasie w okresie od ostatniej rewizji wewnętrznej, połączonej z próbą wodną, wynosi przynajmniej 6 miesięcy.

2. W żadnym innym wypadku 6-cio letni termin rewizji wewnętrznej kotła nie może być przedłużany.

3. W myśl przepisów M 32 o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych (§ 3 p. 2) przy każdej naprawie głównej parowozu musi być dokonana rewizja wewnętrzna kotła z próbą ciśnienia bez względu na to, jaki okres czasu upłynął od ostatniej takiej rewizji i bez względu na zakres naprawy kotła.

Natomiast konieczność wykonania rewizji wewnętrznej kotła z powodu upływu 6-cio letniego terminu lub z powodów podanych w § 1 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14.VI. 1923 r. Nr VI. 4817/25/23 (Dz. U. M. K. z r. 1923 nr 16, poz. 57), nie powoduje jeszcze konieczności wykonania naprawy głównej, jeżeli przebieg parowozu nie osiągnął przepisanej normy i stan parowozu jest zadawalający.

4. W myśl § 4 ust. 4 i 5 przepisów M 32 przy naprawie średniej musi być dokonana rewizja zewnętrzna kotła, natomiast rewizja wewnętrzna z próbą ciśnienia tylko wówczas, jeżeli wymagają tego przepisy kotłowe tj. rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dn. 27.IV. 1922 r. Nr VI. 6051/26/22 (Dz. U. M. K. Ż. z r. 1922 nr 16), zmienione częściowo rozporządzeniem z dn. 14.VI. 1923 r. Nr VI. 4817/25/23 (Dz. U. M. K. Ż. z r. 1923 nr 16, poz. 57), a więc w wypadkach:

a) gdy od daty próby wodnej, wykonanej przy ostatniej rewizji wewnętrznej upłynęło lub upłynie w najbliższym czasie 6 lat,

b) gdy kocioł wymaga większej naprawy, połączonej z wymianą lub zdjęciem jednej lub więcej całych blach kotła, lub też więcej niż 1/20 części ogólnej powierzchni ścian kotła, przy czym do ścian tych nie należy zaliczać płomieniówek i płomienic o średnicy zewnętrznej mniejszej niż 150 mm.

c) gdy ujawniono na kotle uszkodzenia, które według orzeczenia osoby, sprawującej urzędowy dozór nad odnośnym kotłem, wymagają przeprowadzenia rewizji wewnętrznej, połączonej z próbą wodną.

5. Wydane w roku 1924 przez M. K. Ż. okólniki nr VI) 3008/21/24 z dn. 1.III. 34 r. i nr VI. 6154/21/24 z dnia 25.IV.24 r. przestały obowiązywać z chwilą wydania w roku 1931 przepisów M 32, lecz myśl przewodnia tych okólników nie została przez nowe przepisy zmieniona.

Nr M. W. II. 21/3.

109.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 7 stycznia 1924 r. w sprawie numeracji kotłów parowych.

W myśl punktu 2-go § 13, Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27/IV. 1922, Nr VI-6051/26/22 (Dz. Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 10/V-1922 Nr 16). Każdy kocioł parowy winien mieć numer kolejowy (urzędowy), który wybija się na tabliczce metalowej, przytwierdzonej na ścianie czołowej kotła.

Dla wykonania tego przepisu Ministerstwo Kolei Żelaznych sporządziło na mocy przedstawionych przez Dyrekcję wykazów kotłów parowych, ogólne zestawienie wszystkich kotłów parowych, ogólne zestawienie wszystkich kotłów i nadało im polskie numery kolejowe (inwentarzowe) jak wskazano w załączniku do niniejszego okólnika.

Poleca się Dyrekcjom przenumerować posiadane kotły, w razie zaś braku w załączonym wykazie jakiegoś kotła, lub innej niedokładności, niezwłocznie zawiadomić o tym Ministerstwo Kolei Żelaznych (Departament VI) i do otrzymania odpowiedniego wyjaśnienia — wstrzymać się z numeracją wątpliwego kotła.

Nr VI/3086/20/23.

110.

Okólnik Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1925 r. w sprawie numeracji kotłów parowozowych.

W książkach kotłowych kotłów parowozowych niektóre Dyrekcje notują wyłącznie numery fabryczne kotłów, motywując to tem, że dla numerów kolejowych (inwentarzowych) niema w książkach kotłowych przewidzianego miejsca.

Ministerstwo Kolei podaje do wiadomości Dyrekcji, że w sprawie numeracji kotłów główną cechą winien być numer kolejowy (inwentarzowy) kotła. Wobec tego w książkach kotłowych, w miejscach w których jest wymieniony numer kotła należy zapisywać zawsze numer kolejowy (inwentarzowy) lecz nie numer fabryczny.

Numer zaś fabryczny kotła winien być zapisany w ślad za wymienionym miejscem budowy kotła, dopisując odręcznie:

. . . . za fabrycznym Nr . . . .

Przy uwzględnieniu wyżej wymienionego, naklejka na okładce książki kotłowej winna być zapełniona w sposób następujący:

Książka kotłowa

kotła parowozowego Nr 4863

zbudowanego w wytwórni Sp. Akc. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie za fabrycznym Nr . . . . . w roku 1924 dla parowozu serii Tr 21 Nr kolejowy 55
fabryczny . . . . .

Na stronie 1 książki kolejowej:

M. K.

Dyrekcja Kolei Państwowych

w . . . .

Książka kotłowa

kotła parowozowego Nr 4863

zbudowanego w wyswórni Sp. Akc. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie za fabrycznym numerem . . . . w roku 1924 dla parowozu serii Tr 21 Nr kolejowy 55
fabryczny . . . . .

wymiany kotła na parowozach.

Strona 3 książki kotłowej:

Upoważnienie do uruchomienia.

Kotła parowozowego Nr 4863 zbudowanego w wytwórni Sp. Akc. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie za fabrycznym Nr . . . . . w 1924 r.

Na mocy znajdujących się w Dyrekcji . . . . odnoszących się do kotła Nr 4863, zbudowanego wroku 1924 w Wytwórni Sp. Akc. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie dla parowozów serii Tr 21 Nr fabryczny . . . . . .
kolejowy 55
aktów o sprawdzeniu itp.

O ile w książkach kotłowych Nr Nr kolejne kotłów nie są zapisane w innym porządku, należy zapisy te odpowiednio poprawić.

Nr VI./17875/20/25.

111.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1937 r. o nabywaniu, użytkowaniu i utrzymaniu w należytym stanie zapasowych kotłów parowozowych.

1) W celu ułatwienia i przyspieszenia naprawy taboru przydziela się Dyrekcjom pewną ilość kotłów parowozowych;

2) Ministerstwo Komunikacji ustala dla każdej Dyrekcji normy ilości zapasowych kotłów;

3) Zapasowe kotły należy traktować na równi z taborami: nie mogą one być zaliczane do zasobów magazynów i obciążać kapitału zasobowego. (Do zasobów zaliczane są tylko części składowe kotłów, jak paleniska itp.);

4) Dla uzupełnienia norm zapasowych kotłów M. K. będzie zamawiać je narówni z nowym taborem z kredytów inwestycyjnych.

Zakup nowych kotłów z miejsc wycofanych z zapasu z powodu ich niezdatności do dalszej służby, dokonywa się na rachunek kredytu na naprawę taboru.

5) Dyrekcje dzielą przydzielone im zapasowe kotły pomiędzy warsztaty główne i parowozownie swego okręgu, w zależności od miejscowych warunków i zakresu wykonywanych napraw.

6) Upoważnia się Dyrekcje do używania zapasowych kotłów dla zamiany kotłów parowozów znajdujących się w naprawie, ilekroć przez taką zamianę można przyspieszyć naprawę danej jednostki taboru, z tym jednak, że wymieniony kocioł powinien być niezwłocznie naprawiony na rachunek kredytu na naprawę taboru i zdany do zapasu na miejsce wziętego. W ten sposób zapasowe kotły powinny być stale utrzymywane w stanie przydatnym do następnego użycia.

Jeżeli jednak seria parowozu, z którego został kocioł zdjęty wyznaczona jest do skasowania, lub jeżeli wysokość kosztu naprawy zdjętego kotła wzbudza wątpliwości co do jej celowości, to o naprawie decyduje ostatecznie M. K.

7) Zdatne do użytku kotły parowozowe, pozostałe po rozbiórce jednostek taboru skreślonego z inwentarza, powinny być zaliczane do zapasu po wykonaniu naprawy ich na rachunek naprawy taboru.

8) Każdy urząd, któremu przydzielono zapasowe kotły powinien prowadzić księgi inwentarzowe zapasowych kotłów z ich rachunków ilościowych (załącznik Nr 1).

Dyrekcja powinna prowadzić takież księgi inwentarzowe, obejmujące wszystkie miejsca służbowe Dyrekcji.

Księgi inwentarzowe kotłów zapasowych należy prowadzić wedle numerów kotłów ze wskazaniem serii parowozu, roku budowy kotła i terminu rewizji wewnętrznej.

9) Pieniężny rachunek zapasowych kotłów parowozowycha prowadzi M. K. w ten sam sposób jak rachunek taboru.

10) Druki ksiąg inwentarzowych zapasowych kotłów zalicza się do druków ujednostajnionych; w mianownictwie druków ujednostajnionych daje się im Nr Nr P. K. P. Seria M. N. 68.

11) Wszelkie zmiany zaszłe w zapasie kotłów powinny urzędy, którym je przydzielono niezwłocznie zapisywać w swoich księgach, ze wskazaniem powodów zmiany, np.: odnośnie kotłów:

a) w razie użycia kotła, należy w księdze inwentarzowej odnotować: „użyty dla parowozu N . . . wzamian zdjętego z parowozu N . . . i zaliczonego do zapasu";

b) w razie zwiększenia inwentarza zapasowego kotłów wskazać skąd kocioł otrzymano i dokumenty przychodowe;

c) w razie zmniejszenia inwentarza wskazać dokumenty, stwierdzające wysłanie kotła do innego miejsca służbowego, lub protokoł skreślenia kotła z inwentarza.

12) Organa służbowe powinny składać do Wydziału Mechanicznego Dyrekcji kwartalne sprawozdania o zmianach zaszłych w inwentarzu zapasowych kotłów dołączając do szczegółowego sprawozdania za kwartał IV-ty krótkie sprawozdanie.za rok cały.

Dyrekcje powinny kontrolować sprawozdania organów służbowych i w razie zauważenia nieprawidłowości, zarządzać sprostowanie w księdze inwentarzowej miejsca służbowego.

13) Kotły zapasowe powinny być przechowywane w sposób zabezpieczający je od wszelkich uszkodzeń. Książki kotłowe zapasowych kotłów przechowuje urząd, któremu kotły te są powierzone.

Kotłu zapasowe powinny być, po ukończeniu naprawy pomalowane, otwory dla ustawiania sprzętu powinny być szczelnie zamknięte, tabliczka kotłowa powinna być na swoim miejscu a kocioł powinien być zabezpieczony od szkodliwych wpływów atmasferycznych, przy czym celem osuszenia kotła należy postąpić zgodnie z § 5 Przepisów utrzymania parowozów w zapasie Nr M 57.

14) Raz do roku Dyrekcje sprawdzają inwentarz zapasowych kotłów, przy czym składają do Ministerstwa sprawozdanie o obrocie w inwentarzu zapasowych kotłów z wnioskiem na zwiększenie lub zmniejszenie inwentarza.

15) Z chwilą wydania niniejszych przepisów dotychczasowy sposób zaopatrywania Dyrekcji w zapasowe kotły parowozowe na rachunek kapitału zasobowego będzie zmieniony; odnośnie zaś zdjęcia z rachunku kapitału zasobowego Dyrekcji Warszawskiej obciążających go zapasowych kotłów parowozowych M. K. wyda osobne zarządzenia.

Równocześnie tracą moc wszystkie dotychczas wydane zarządzenia w sprawie nabywania, użytkowania i utrzymania w należytym stanie zapasowych kotłów parowozowych.

Nr M. M. II. 122/46/37.

DYREKCJA K. P.

w ....

miejsce służbowe

Załącznik do okólnika M. K. z dnia 8 kwietnia 1937 r.

Książka inwentarzowa zapasowych kotłów parowozowych.

P. K. P. Ser. M. Nr. 68.

1.

Warsztaty	Seria parowozu	Nr kotła kolejowy / fabryczny	Rok budowy i wytwórnia	Data ostatniej rewizji wewnętrz.	Objaśnienia

2.

Warsztaty	Seria parowozu	Nr kotła kolejowy / fabryczny	Rok budowy	Data ostatniej rewizji wewnętrz.	Objaśnienia

112.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 stycznia 1932 r. w sprawie postępowania przy skreślaniu kotłów parowych z inwentarza P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji niniejszym ustala następujący porządek przy skreślaniu kotłów parowych i zbiorników pod ciśnieniem z inwentarza P. K. P.

INSTRUKCJA

o postępowaniu przy skreśleniu z inwentarza kotłów parowych i zbiorników.

1) Podany niżej sposób postępowania obowiązuje z odpowiednimi zmianami przy skreśleniu z inwentarza jak kotłów parowych tak zbiorników pracujących pod ciśnieniem.

2) Parowe kotły stałe, parowozowe i wagowe, tudzież zbiorniki pracujące pod ciśnieniem, skreśla się z inwentarza z powodu ogólnego naturalnego ich zużycia lub też z powodu zbyt dużego zakresu naprawy jakiejby wymagały, dla doprowadzenia ich do stanu bezpiecznego użytkowania.

Skreślenie z inwentarza powyżej wymienionych jednostek ma się odbyć w następującym porządku:

3) Kocioł kwalifikujący się do skreślenia z inwentarza powinien być obejrzany przez Komisję, którą zwołuje Naczelnik Głównych Warsztatów (Mechanicznych) lub Naczelnik Oddziału Mechanicznego.

W skład Komisji przy oglądaniu kotła: a) w rejonie głównych warsztatów wchodzi Naczelnik Gł. Warsztatów lub jego zastępca i kierownik działu kotlarskiego, b) w rejonie oddziału Mechanicznego — Naczelnik Oddziału Mechanicznego lub jego zastępca i Naczelnik parowozowni.

O terminie zwołania Komisji powinna być zawiadomiona Okręgowa Dyrekcja, która wyznacza swego przedstawiciela oraz Okręgowa Izba Kontroli Państwowej.

Nieobecność przedstawiciela N. I. K. nie wstrzymuje czynności Komisji.

4) Wynik oględzin komisji z opisem stanu kotła i kosztów naprawy powinien być zapisany w protokole według załączonego wzoru (Nr 1).

Wszystkie rubryki protokołu winny być wypełnione możliwie dokładnie i szczegółowo, aby instancja, która wniosek rozpatruje mogła sobie wyrobić dokładne pojęcie o stanie kotła. Do protokołu powinien być dołączony szkic ze wskazaniem części kotła uszkodzonych i niezdatnych do pracy. Protokoł według wzoru Nr 1 Dyrekcja przesyła do M. K. do zatwierdzenia.

5) Po otrzymaniu zezwolenia od M. K. na skreślenie kotła należy przekazać go do Magazynu Zasobów jako złom.

6) Przed oddaniem kotła do Magazynu Zasobów należy zdjąć z kotła części, charakteryzujące go jako kocioł pracujący pod ciśnieniem, a mianowicie: manometr, wodowskaz, przyrządy zasilające kocioł wodą, klapy bezpieczeństwa itp. Części te należy przekazać do Magazynu Zasobów niezależnie od kotła. Jeżeli kocioł posiada miedziane palenisko, należy je również wyjąć i przekazać oddzielnie.

Kocioł parowy skreślony z inwentarza może być użyty jako zbiornik do przechowywania płynów, wobec czego odejmując od niego części i wyjmując palenisko miedziane, należy przestrzegać, aby o ile to jest możliwym, nie uszkodzić samego kotła. Kocioł zdany do Magazynu Zasobów powinien mieć napis wykonany olejną farbą treści następującej:

„Skreślony z inwentarza i nie nadaje się do użytku jako zbiornik pod ciśnieniem". Na kotle (zbiorniku) przeznaczonym na rozcięcie napisu nie trzeba robić.

Przekazując kocioł zbiornik do Magazynu Zasobów należy przesłać jednocześnie odpis protokołu do skreślenia kotła z inwentarza. W protokole powinna być odnotowana: Nr i data zezwolenia M. K. na skreślenie kotła.

Do magazynu z obciążeniem rachunku kapitału zasobów mogą być przyjmowane kotły (zbiorniki) i ich uzbrojenie tylko jako złom. Jednostki przydatne jeszcze do dalszej służby (naprzykład kotły zdatne do służby jako zbiorniki oraz uzbrojenia przydatne do służby) nie mogą być przyjmowane do magazynu. W przypadkach wyjątkowych można zdać do magazynu przedmioty zdatne do użytku, lecz jedynie bez ceny na przechowanie, jeżeli jest miejsce na to po uprzednim porozumieniu z Naczelnikiem Wydziału Zasobów.

7) Przed otrzymaniem decyzji Ministerstwa Komunikacji nie wolno przystępować do rozbiórki kotła na złom.

8) Jeżeli M. K. zezwoli na skreślenie z inwentarza i rozbiórkę na złom kotła (zbiornika) przed zdaniem do magazynu, należy porozumieć się z Wydziałem Zasobów, w jakim zakresie ma być wykonane pocięcie i czy należy przesłać przedmiot do magazynu zasobów czy też załadować go do wagonu i dla wysłania do huty.

Przy zdawaniu kotła (zbiornika) do magazynu w całości (po zdjęciu jednak miedzi i uzbrojenia) należy odciąć to, co koniecznym jest dla umożliwienia wysłania przedmiotu na wagonie. Otrzymany z rozbiórki złom powinien być zakwalifikowany do odpowiednich gatunków złomu i zarachowany na ciężar kapitału zasobów po cenach rejestrowych. Z uzyskanych w ten sposób kwot należy pokryć wydatki rozbiórki danej jednostki, resztę zaś zarachować na dochody ze sprzedaży taboru wycofanego z obiegu (dz. 2 rozdz. 2 § 7).

9) Jednocześnie z przekazaniem kotła do Magazynu Zasobów należy odesłać książkę kotłową do Dyrekcji. W książce powinno być odnotowane przez osobę upoważnioną (Nacz. Warszt. lub Nacz. Porawozow.) Nr i data zezwolenia M. K. na skreślenie kotła z inwetarza.

Książki kotłów skreślonych z inwentarza przechowują się w archiwach Dyrekcji.

Nr M. W. IV. 156/1.

Załącznik do Zarządzenia M. K.
z dn. 15 stycznia 1933 r.

Wzór Nr 1.

P. K. P.
Dyrekcja Okręgowa Kolei
Państwowych

w ....

Nr ....

P r o t o k ó ł

oględzin $\frac{\text{kotła parowego}}{\text{zbiornika pod ciśnieniem}}$

1. Nr $\frac{\text{kotła parowego}}{\text{zbiornika pod ciśnieniem}}$ .... fabryczny ....

Miejsce zainstalowania kotła.

2. Nr $\frac{\text{inwentarzowy}}{\text{(kolejowy)}}$ ....
3. Rok budowy ....
4. Wytwórnia ....
5. Naprężność $\frac{\text{kotła parowego}}{\text{zbiornika pod ciśnieniem}}$
   a) nowego .... atm.
   b) zredukowana (ostatnio dozwolona) .... atm.
6. Czas ostatniej naprawy głównej ....
7. Czas ostatniej próby głównej ....
8. Stan i niezbędna naprawa ważniejszych części ....
   a) skrzynia paleniska (z podaniem materiału) ....
   ....
   b) zewnętrzna skrzynia stojaka ....
   ....
   c) walczak (z dymnicą) ....
   ....
   d) osprzęt ....
   ....
9. Części zdatne do użytku i ich wartość ....
10. Waga złomu poszczególnego w przybliżeniu (miedź, mosiądz, stal) ....
    ....
11. Waga części pozostałych w przybliżeniu ....
    ....
12. Rodzaj i przybliżony koszt naprawy ....
    ....
13. Wartość na złom ....
    ....

14. U w a g i ....

....

15. Wnioski Komisji

Ze względu na .... wiek $\frac{\text{kotła parowego}}{\text{zbiornika pod ciśnieniem}}$

.... jego stan ....

koszt naprawy ....

kwalifikuje się do $\frac{\text{naprawy}}{\text{skreślenia z inwentarza}}$ i przeznaczenia na ....

Przewodniczący Komisji ....

Członkowie Komisji ....

....

....

Przedstawiciel N. I. K.*) ....

.... dnia .... 193...... r.

---

*) W przypadku nieprzybycia przedstawiciela Okręgowej I. K. P. należy napisać „O. I. K. P. w .... zawiadomiona pismem D. O. K. P. nr .... z dn. .... Przedstawiciel O. I. K. P. nie przybył".

113.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1932 r. w sprawie postępowania przy skreślaniu kotłów z inwentarza.

W sprawie postępowania przy skreślaniu kotłów z inwentarza Ministerstwa Komunikacji wyjaśnia co następuje:

1) pod zbiornikami pod ciśnieniem należy rozumieć te zbiorniki, które stanowią oddzielny przedmiot inwentarzowy (nie zaś małą część składową jakiegoś przedmiotu inwentarzowego), jako to zbiorniki stacji wodnych pneumatycznych (hydrofory) zbiorniki urządzeń warsztatowych pneumatycznych, zbiorniki dla gazu (cysterny).

O ile zbiorniki nie posiadają jakichkolwiek cech wymienionych we wzorze protokółu, to się ich nie zamieszcza.

2) Okólnik z dnia 15.I. 1932 r. Nr M.M. IV. 156.1. należy stosować tylko do kotłów parowozowych skreślonych oddzielnie bez parowozu.

3) Przewodniczącym w komisji powinien być a) przy skreślaniu obiektów w warsztatach głównych — Naczelnik Warsztatów lub jego zastępca, b) przy skreślaniu obiektów w oddziale mechanicznym — Naczelnik Oddziału Mechanicznego lub jego zastępca.

4) Na kotłach nie nadających się według opinii komisji nawet jako zbiorniki pod ciśnieniem należy odpowiedni napis uskutecznić.

Kotły lub zbiorniki, które nadawać się będą jeszcze do pracy w napis nie należy zaopatrywać.

Nr MM. IV. 156/6.

114.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1936 r. w sprawie utrzymania kotłów parowozowych zapasowych.

W okrzgu jednej z Dyrekcji Kolejowych stwierdzono, przy rewizji wewnętrznej kotłów parowozowych zapasowych, bardzo znaczne i niebezpieczne wyżarcia blach walczaka. Wyżarcia te dochodzące do 5 — 6 mm głębokości, znajdowały się pod warstewką kamienia kotłowego. Na jednym parowozie stwierdzono nadto wyżarcia wzdłuż szwów poprzecznych o głębokości 8,5 m/m.

Powyższe dowodzi, że — wbrew mniemaniu — warstwa kamienia kotłowego nie ochroni blachy kotłowej od wyżarcia i że najlepszym zabezpieczeniem jest utrzymanie wnętrza kotła w stanie zupełnie suchym.

Ministerstwo Komunikacji zwraca za tym uwagę na konieczność ścisłego stosowania się do postanowień § 5 przepisów M 57 o utrzymaniu parowozów w zapasie, które nakazują przed odstawieniem parowozu do zapasu zupełne wysuszenie przy pomocy żaru i chlorka wapniowego, a następnie hermetyczne jego zamknięcie.

Nr MM. II. 122/54.

115.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 stycznia 1935 r. w sprawie inwentarza i ilostanu parowozów.

Przewidziane w repertorium, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Nr 6 z dnia 28/II-1929 r. dla Depart. IV. M. K. pod Nr 11a „Sprawozdanie o stanie ilościowym parowozów normalnotorowych" z podziałem na parowozownie należy począwszy od stycznia br. przedkładać równocześnie także do Dep. VI M. K., przyczym na ostatniej stronicy tego sprawozdania należy podać numery parowozów przydzielonych lub przydelegowanych, oraz oddanych lub oddelegowanych według załączonego wzoru.

Nr MM. II. 78/1.

Załącznik do okólnika M. K. z dn. 24 stycznia 1935 r.

Zmiany parowozów na mies...193....... r.

Parowozu		Przydzielony na stałe		Przydelegowany		Oddany na inwentarz		Oddelegowany		Zmiana nastąpiła na mocy zarządzenia z dn. za nr	Skreślony z inwentarza za numerem
seria	numer	dn.	Dyrekcji	dn.	Dyrekcji	dn.	Dyrekcji	dn.	Dyrekcji		
Razem											

116.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 lipca 1925 r. w sprawie podawania przebiegu parowozów wstawionych do naprawy głównej.

W związku z uzależnieniem dokonywania napraw głównych parowozów od ich przebiegów Ministerstwo Kolei poleca w wykazach B parowozów wstawionych do naprawy głównej (wzór 21) podawać przy każdym wykazanym parowozie w uwadze przebieg, dokonany przez dotyczący przewóz do czasu ostatniej naprawy głównej.

Za ubiegły czas należy podawać dokonane od ostatniej naprawy głównej przebiegi parowozów, które wyszły z naprawy głównej w czasie od 1.I-30. VI. 1926 r. i które znajdowały się w naprawie głównej dnia 1 lipca 1926 r.

Nr VI/10046/21/26.

117.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 października 1926 r. w sprawie wpisania do wykazu „A" spodziewanej daty wzięcia do naprawy głównej parowozu.

W wykazach „A" (wzór 20) parowozów oczekujących naprawy głównej na dzień 1 listopada 1926 r. należy wpisać spodziewaną datę wzięcia do naprawy, a ponadto przy parowozach oczekujących dłuższej niż jeden miesiąc usprewiedliwić postój.

Powyższe nie dotyczy parowozów, których naprawa główna została wstrzymaną.

Nr VI/15400/21/26.

118.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. w sprawie przebiegu od ostatniej naprawy głównej.

W uzupełnieniu okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 lipca 1926 r. Nr VI. 10046/21/26, Ministerstwo Komunikacji poleca poddawać przy każdym parowozie przebieg od ostatniej naprawy głównej nie tylko w wykazie „B" (wzór 21), lecz również w wykazie „A" (wzór 20).

Nr VI/17609/21/28.

119.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 kwietnia 1930 r. w sprawie podawania we wzorze Nr 9 w/g kategorii naprawy.

W uzupełnieniu okólnika z dnia 24.V. 1929 r. za Nr VI. 7918/21/29 Ministerstwo Komunikacji poleca, we wzorze Nr 9 parowozów wstawionych i wypuszczonych, podawać przy każdym wypuszczonym z naprawy głównej parowozu kategorie naprawy w rubryce „Uwagi".

Za miesiąc styczeń, luty i marzec rb. należy podać kategorie naprawy dodatkowo.

Nr VI/2/5037/30.

120.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 maja 1930 r. w sprawie wyjaśnień przyczyn małych przebiegów.

W wykazach (wzór Nr 8 i 9) parowozów oczekujących naprawy głównej i wstawionych do naprawy głównej podają Dyrekcje przebiegi, dokonane przez te parowozy do czasu ostatniej naprawy głównej. Przebiegi te są bardzo często nienormalnie małe co zmusza M .K. do żądania w każdym takim wypadku dodatkowych wyjaśnień zapytań itp. Aby tego uniknąć zechcą Dyrekcje do wymienionych wykazów dołączać zawsze szczegółowe wyjaśnienia przyczym nienormalnie małych przebiegów (poniżej 100.000 km) lub, o ile wyjaśnienia te były już przedstawione w osobnym piśmie, w rubryce „uwagi" podawać datę i numer dotyczącego pisma Dyrekcji. W rubryce „uwagi" należy również zaznaczyć, czy parowóz przewidziany był w programie, czy też wycofany z ruchu nadprogramowo.

Wyjaśnienia przyczyn nienormalnie małych przebiegów winny zawierać datę i miejsce ostatniej naprawy głównej, opis uszkodzeń kwalifikujących parowóz do naprawy głównej oraz umotywowane przyczyny tych uszkodzeń (nieodpowiednia obsługa, zła naprawa itp.).

Nr VI/2/7450/30.

121.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 listopada 1931 r. w sprawie numerycznego wykazu parowozów podlegających naprawie głównej.

Wprowadzone od miesiąca maja rb. sprawozdania naprawy parowozów w dniu 15 każdego miesiąca nie dały spodziewanych korzyści, są bowiem przez niektóre Dyrekcje przedstawiane z opóźnieniem.

Wobec tego M. K. odwołuje zarządzenie przesyłania tych sprawozdań, zawarte w p. 3-im okólnika z dnia 8 maja rb. Nr VI. 2/6334/31. Inne zarządzenia zawarte w tym okólniku pozostają w mocy, a mianowicie:

a) Wykaz (wzór Nr VI. 8) parowozów oczekujących naprawy głównej należy nadal uzupełniać wykazem własnych parowozów, które w bieżącym miesiącu będą wycofane z ruchu dla naprawy głównej z podaniem spodziewanej daty wycofania i przewidywanego miejsca naprawy.

b) Wykaz, wymieniony wyżej pod a) oraz wykaz (wzór Nr VI. 9) parowozów wstawionych i wypuszczonych z naprawy głównej należy wysyłać tak, by wpływały one do M. K. najpóźniej 5-go każdego miesiąca i w tym celu należy przesyłać je za podpisem Naczelnika Wydziału Mechanicznego najkrótszą drogą i adresować do Depart. VI M. K.

Nr MW. II/29/1.

122.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 grudnia 1926 r. w sprawie sposobu wysyłania parowozów ze Stoczni Gdańskiej.

Na wniosek Dyrekcji Radomskiej Ministerstwo Komunikacji zgadza się, by Dyrekcje, odbierające parowozy z naprawy w zakładach Międzynarodowego Towarzystwa w Gdańsku, przesyłały pocztą Dyrekcji Gdańskiej na imię Komisarza Ministerstwa Komunikacji dokumenty za przewóz gospodarczy tych jednostek taboru do miejsca przeznaczenia.

Stosownie do poprzednich okólników w sprawie przewozów gospodarczych, na dokumentach takich winna figurować jako urząd nadający Dyrekcja P. K. P. właścicielka parowozu.

Otrzymują wszystkie Dyrekcje Kolei Państwowych oraz Komisarz M. K. przy Międzynarodowym Towarzystwie w Gdańsku.

Nr VI/16185/21/26.

123.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 października 1928 r. w sprawie wysyłania parowozów do Stoczni Gdańskiej.

Celem uniknięcia zbytniego przetrzymywania parowozów w naprawie w Zakładach Międzynarodowego Towarzystwa Budowy Okrętów i Maszyn w Gdańsku z jednej strony, a umożliwienia Towarzystwu wykonania zakreślonego rocznego programu napraw z drugiej strony, została w porozumieniu z Towarzystwem ustalona pewna ilość parowozów, które winna się znajdować stale w zakładach Towarzystwa. W zależności od ilości wypuszczonych z naprawy parowozów M. K. skierowuje do zakładów Towarzystwa parowozy z poszczególnych Dyrekcji, przyczym podaje zawsze termin w jakim ma nastąpić wysyłka. Nie wszystkie jednak Dyrekcje wykonują ściśle dotyczące zarządzenia M. K. i niektóre wysyłają parowozy wcześniej niż było zarządzone, inne zaś ze znacznym opóźnieniem, co w pierwszym wypadku wywołuje nadmiar parowozów, znajdujących się w naprawie w zakładach Towarzystwa, a przez to przedłużania postoju w naprawie, w drugim zaś wypadku brak, dający Zarządowi Towarzystwa możność usprawiedliwienia niedotrzymania programu i uchylenia się od kar konwencjonalnych.

Zwracając Dyrekcjom na powyższe uwagę, M. K. poleca zarządzenia M. K., dotyczące wysyłki parowozów do warsztatów „Troyl" wysyłać ściśle we wskazanych terminach.

Nr VI. 15541/21/28.

124.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 grudnia 1924 r. w sprawie okresów gwarancyjnych parowozów naprawianych w wytwórniach prywatnych.

Zmieniając rozporządzenie Nr VI/10797/25/21 z dnia 4 października 1921 r. w sprawie przedkładania do Ministerstwa Kolei zawiadomień o sprawach gwarancyjnych, Ministerstwo Kolei poleca Dyrekcjom wszelkie rachunki za naprawy wykonane w okresie gwarancyjnym na rachunek firm prywatnych przy taborze kolejowym, naprawionym przez te firmy, przesyłać począwszy od dnia 1 stycznia 1925 r. nie do Ministerstwa Kolei, lecz bezpośrednio do firm, w odpisie zaś do dotyczących komisarzy Nadzorczych.

W rachunkach tych, podpisanych przez Naczelnika Wydziału lub jego Zastępcę, winien być podany:

a) opis usterek, stwierdzonych w okresie gwarancyjnym, z podaniem przyczyny, która by określała winę firmy.

b) opis wykonanych napraw.

c) koszty naprawy, składające się z kosztów własnych, robocizny i materiałów, oraz dodatku na koszty ogólne, określonego w dotyczącej umowie.

O ile by Dyrekcji były nieznane warunki gwarancyjne, należy żądać ich przesłania od Ministerstwa Kolei.

Przy tym zawiadamia się, że o ile sprawy gwarancyjne nie zostaną uzgodnione i załatwione bezpośrednio między Dyrekcją i prywatną wytwórnią, to takie sprawy należy przedstawić do Ministerstwa Kolei.

Nr VI./19793/21/24.

OBWIESZCZENIE

wykaz przepisów i okólników dotyczących działu parowozowego ogłoszonych w innych Dziennikach Urzędowych Ministerstwa Komunikacji.

1) Przepisy o gospodarce parowozowej Nr M-9.

2) Zarządzenie z dnia 29 stycznia 1936 r. w sprawie zmiany przepisów o gospodarce parowozowej Nr M-9.

(Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 51 z 1936 r.).

3) Przepisy dla obsługi parowozów z żelaznymi skrzyniami paleniskowymi Nr M-6.

4) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 lipca 1929 r. w przedmiocie wydania przepisów o opalaniu parowozów.

((Dz. Urz. M. K. Nr 22, poz. 185 z 1929 r.).

5) Przepisy o obsłudze w ruchu parowozów i tendrów Nr M-35.

6) Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 marca 1936 r. w przedmiocie wydania przepisów utrzymania parowozów zapasowych. Nr M-57.

(Dz. Urz. M. K. Nr 15, poz. 60 z 1936 r.).

7) Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 sierpnia 1936 r. w sprawie poprawek do „Przepisów utrzymania parowozów w zapasie. Nr M-57".

(Dz. Urz. M. K. Nr 50, poz. 245 z 1936 r.).

8) Zarządzenie Ministra Komunikacji w sprawie sprzętu parowozowego.

(Dz. Urz. M. K. Nr 1, poz. 5 z 1931 r.).

9) Instrukcja o stosowaniu urządzenia systemu Langera do bezdymnego i oszczędnego spalania węgla na parowozach. Nr M-43.

(Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 72 z 1930 r.).

10) Instrukcja o stosowaniu na parowozach przyrządu „Superior" do czyszczenia rur płomiennych. Nr M-47.

(Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 73 z 1931 r.).

11) Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Hadlu w przedmiocie przepisów o budowie, ustawianiu i dozorze kotłów parowych używanych na lądzie. 1921 r.

12) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27 kwietnia 1922 r. o budowie i ustawianiu kotłów parowozowych, kotłów parowych ustawianych w wagonach kolejowych jako też o nadzorze nad nimi.

(Dz. Urz. M. K. Nr 16 z 1922 r.).

13) Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Kolei Żelaznych z dnia 10 kwietnia 1922 r. w przedmiocie ustalenia rodzajow kotłów parowych, podlegających nadzorowi względnie bezpośredniemu dozorowi Ministra Kolei Żelaznych.

(Dz. Urz. M. K. Nr 22 z 1922 r.).

14) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27.VI. 1922 r. w sprawie bezpośredniego dozoru kotłów parowych, które poza kotłami parowozowymi i ustawianymi w wagonach kolejowych, podlegają bezpośredniemu dozorowi Ministra Kolei Żelaznych oraz w przedmiocie wydawania pozwoleń na ich ustawienie, przenoszenie i używanie.

(Dz. Urz. M. K. Nr 22 z 1922 r.).

15) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28.VI. 1922 r. Nr VI. 7913/25/22 o osobach upoważnionych do sprawowania urzędowego dozoru nad kotłami parowozowymi i kotłami parowymi, ustawianymi w wagonach kolejowych, w czasie ich naprawy w naprawniach prywatnych.

(Dz. Urz. M. K. Nr 23 z 1922 r.).

16) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14.VI. 1923 r. Nr VI. 4817/25/23 w sprawie zmiany § 20 rozporządzenia z dnia 27.IV. 1922 r. Nr VI. 6051/26/22 o budowie i ustawianiu kotłów parowozowych i kotłów parowych, ustawianych w wagonach kolejowych, jako też o nadzorze nad nimi.

(Dz. Urz. M. K. Z. Nr 16 z 1922 r.).

17) Repertorium wykazów i sprawozdań składanych Departamentom i Wydziałom Ministerstwa Komunikacji przez Dyrekcje Kolei Państwowych.

(Dz. Urz. M. K. Nr 6 z 1929 r.).

18) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 lipca 1933 r. w przedmiocie przedłużania terminu rewizji wewnętrznej kotłów parowozowych.

(Dz. Urz. M. K. Nr 14, poz. 119 z 1933 r.).

19) Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30.IV. 1924 r. Nr VI. 7251/20/24 do wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych, w sprawie odwołania zlecenia dozoru nad kotłami, podległymi Ministerstwu Kolei Żelaznych, lecz nieeksploatowanymi bezpośrednio przez Ministerstwo, wydanego Warszawskiemu i Poznańskiemu Stowarzyszeniu dozoru, kotłów.

(Dz. Urz. M. K. Nr 8 z 1924 r.).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123. II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95902. 10.II.38. 8490.